

## De eerste “Griekse” luchtpostuitgifte- door Vincent Prange



De Italiaanse vliegmaatschappij *Aero Espresso Italiana* gaf in 1926 voor zijn vluchten vanuit Athene naar Brindisi en Istanboel een serie van vier zeer mooi ontworpen postzegels uit. Deze zegels werden verkocht op de Griekse postkantoren om daarmee het luchtrecht te voldoen voor een poststuk. Ze waren in gebruik van 1926 tot 1933. Nevenstaande aangetekende brief van 8 april 1932 is met deze zegels gefrankeerd voor een vlucht van Athene naar Istanbul. Deze in Griekenland uitgegeven zegels zijn in Italië zeer gezocht omdat het eigenlijk Italiaanse luchtpostzegels zijn.

De ontstaansgeschiedenis van de eerste Griekse luchtpostzegels uit 1926 is vrij gecompliceerd. Maar voor ons buitengewoon interessant, omdat het eigenlijk Italiaanse zegels zijn!

De uitgave van de eerste luchtpostserie was het gevolg van een overeenkomst uit 1924 tussen de Italiaanse vliegmaatschappij *Aero Espresso Italiana S.A.* (AEI) en de Griekse regering. Hierbij verkreeg de maatschappij het exclusieve recht om vanuit Athene een internationale luchtdienst te openen naar Brindisi en Istanboel.

Volgens het officiële Griekse PTT-Bulletin no. 378 van 5 november 1925 kreeg Aero Espresso tevens het recht om luchtpostzegels te laten vervaardigen die in Griekenland op de postkantoren verkocht mochten worden ter voldoening van het luchtrecht. Zeg maar: Italiaanse zegels voor de Griekse regering!

*Aero Espresso* gaf de Griekse kunstenaar Gavallas opdracht om een serie van vier zegels te ontwerpen voor de waarden 2, 3, 5 en 10 Drachme.

Het definitieve ontwerp, uitgevoerd in gemengde techniek (pencontouren en waterverf) werd op 24 mei 1926 in tweevoud goedgekeurd door de Griekse postminister Taboularis en de vertegenwoordiger van AEI in Griekenland, de heer Kampanis. De zegels werden in Italië gedrukt door de firma Bestetti & Tumminelli in Milaan.



Afb.: Vergunning van de stad Brindisi aan AEI

## (Te) kort dag

De luchtpostdienst moest echter al op 1 augustus 1926 starten. Gelet op de toenmalige technische stand van zaken met de lithografische kleurendruk (steendruk) was dat te kort om de luchtpostzegels op tijd gereed te hebben. Daarom gaf *Aero Espresso* aan de Italiaan R. Francisi een spoedopdracht voor het ontwerp van een



serie zegels, die uitgevoerd kon worden in slechts één kleur boekdruk (dat gaat met loden clichés). Francisi was een ontwerper voor wat we zouden willen noemen het eenvoudigere werk. Hij maakte bijvoorbeeld een aardig propagandazegel voor AEI (afb. links) en in 1930 een propagandakaart voor de Fiera di Tripoli.

Hij slaagde in zijn opdracht in zoverre, dat het serietje van drie zegels in de waarden van 3, 5 en 10 Drachme al kort na de eerste vlucht Athene-Brindisi van 6 augustus 1926 gereed was bij drukkerij Squarci e figli in Rome (afb. rechts).

De zegels laten een enorme vogel zien die over de baai van Sounion zweeft met op de achtergrond de tempel van Poseidon op de top van de kaap.

Op 16 Augustus 1926 leverde een toestel van AEI, de I-Ames, 500 vel van 2 x 25 zegels van de 5 Drachmen af aan de heer Kampanis, die de Griekse autoriteiten het zegel toont. Alle moeite bleek vergeefs, want al enkele dagen later liet het Griekse ministerie weten dat het dit (foei)lelijke ontwerp afkeurde. De hele zaak ging retour en de zegels kwamen later samen met de andere twee waarden via de handel bij de filatelisten terecht.

Vermoedelijk werd een groot exemplaren (10.000 voor de 3 en 10 Dr.) vernietigd, want de serie is relatief schaars. Ik laat ook nog enkele proeven in anilinedruk zien met afwijkende kleuren zien:



deel van de oplage van 25.000



Er zijn twee soorten papier voor deze serie gebruikt: een lichtgele soort en een spierwitte, die veel zeldzamer is. Omdat de vellen waren samengesteld uit twee delen van elk 5x5 zegels, gescheiden door een blanco baan, zijn deze zegels ook in brugparen bekend (zeldzaam).

De nieuwe luchtpostdienst vanuit Athene moest het dus aanvankelijk nog steeds stellen zonder luchtpostzegels. In plaats daarvan plaatsten de postkantoren in Athene en Piraeus na betaling van het luchtrecht op de poststukken een vierkant stempel dat in het Frans (de toenmalige UPU-taal) aangaf dat het luchtrecht contant was voldaan.



### Pataconia

*Brief naar Brindisi met het stempel 'luchtrecht voldaan in contanten'.*

Medio oktober 1926 was druk-

kerij Bestetti & Tumminelli in Milaan eindelijk klaar met de nieuwe luchtpostserie. En het resultaat van alle inspanningen mocht er zijn! Hoewel de filatelistische wereld vanwege het voor die tijd grote formaat spottend over "pataconia" (veel plaatjes, weinig waarde) sprak is de serie qua ontwerp en uitvoering beslist zeer geslaagd te noemen. De zegels tonen een aquarel van een watervliegtuig van het type S55C: de Savoia-Marchetti, die AEI in 1926 had aangeschaft. Het toestel vliegt op de zegels achtereenvolgens over de baai van Phaleron (2 Dr.), de Akropolis (3 Dr.), een landkaart van Zuidoost-Europa (5 Dr.) en het monument van Philopappos in Athene (10 Dr.). Dit alles in wat wij nu full colour noemen, maar die in werkelijkheid in 3

of 4 aangepaste kleuren zijn gedrukt:



De zegels met tanding 11½ werden in vellen van 25 stuks gedrukt in een reusachtige oplage, die vele jaren in omloop bleven. De hoeveelheid te vervoeren post tussen Italië, Griekenland en Turkije was namelijk veel te hoog ingeschat.

Een gevolg van wat ik nu zou noemen het mondkapjessyndroom bij de autoriteiten!

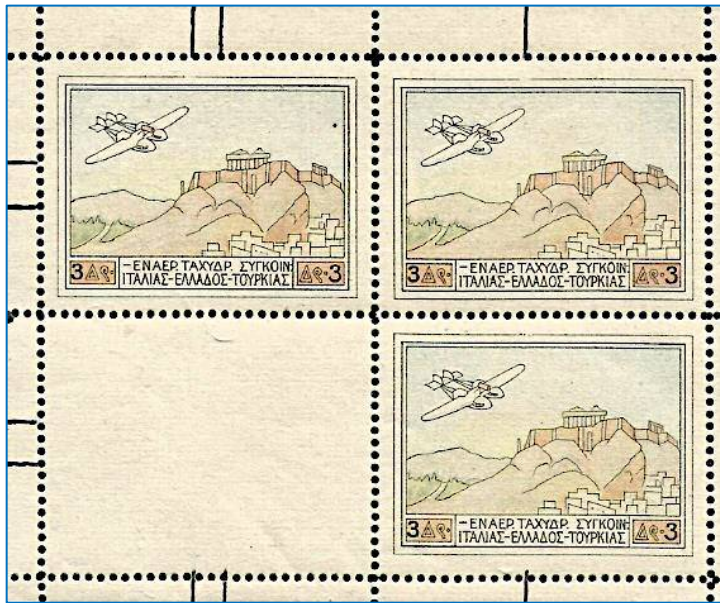
Kijk maar naar deze getallen:

2 Dr. 360.000 ex., waarvan 206.480 onverkocht; 3 Dr. 250.350 ex., waarvan 117.532 onverkocht; 5 Dr. 360.600 ex., waarvan 193.337 onverkocht en 10 Dr. 208.725 ex., waarvan

149.831 onverkocht.

### Voor de UPU

Precies 414 series werden naar de UPU in Bern gestuurd, waarna de zegels in 1927 officieel werden. Toen de serie in 1933 buiten gebruik werd gesteld was er dus nog een enorme hoeveelheid over. Hiervan is met zekerheid het grootste gedeelte vernietigd. De rest werd in 1936 verkocht aan de handel, samen met enkele vellen van afwijkend formaat, die waarschijnlijk bij wijze van proef voor de lagere waarden waren gedrukt.



Wij hebben het hier over vellen van  $3 \times 5 = 15$  stuks voor de 2, 3 en 5 Drachmen en nog een vel van  $2 \times 8 = 16$  stuks voor de 3 Drachmen.

Bijna alle vellen van de 3 Drachmen werden versneden. Dit vel is namelijk samengesteld uit twee rijen van 8 zegels, waarbij het zegel linksonder blanco werd gelaten. Door het vel nu te versnijden creëerde men aldus blokken van 3 zegels en 1 blanco zegel. Van de oorspronkelijke complete vellen van 15 ex. zijn nog maar 2 of 3 over.

De zegels zijn in het algemeen met grote nauwkeurigheid gedrukt.

Wel zijn er tussen de zegels onderling minuscule verschillen doordat de kaders alle met de hand zijn ingetekend. Ook zijn soms

nog vaag de paskruizen tussen de zegels zichtbaar.

De zegels zijn gedrukt in 4 basiskleuren (rood, geel, blauw en zwart), behalve de 5 Drachme. Die is slechts in drie kleuren (rood, blauw en zwart) uitgevoerd.

Er is bij de afgekeurde proefserie en de definitieve serie een gering aantal zegels met perforatiefouten bekend:



Ook is de serie bekend met zwarte opdruk SPECIMEN in hoofdletters. Deze bracht een aantal jaren geleden op een veiling de m.i. belachelijke prijs van € 1350 op.

Op 22 oktober 1926 verscheen de serie voor slechts een paar uur aan de loketten en dus werden op de vlucht van de volgende dag maar een klein aantal brieven (minder dan 10) met de nieuwe zegels naar Brindisi vervoerd.

Op de volgende vlucht naar Brindisi op 3 november werden wel veel brieven verstuurd, maar liefst 101 stuks, veelal bont beplakt met de complete serie.



Deze zegels kwamen nog eenmaal in de belangstelling van de filatelisten toen *Aero Espresso* ter gelegenheid van de Fiera Levante in Bari 1933 de serie met een rode Griekse tekst "IV Fiera Levante Bari 1933" overdrukte.

De Griekse regering verbood echter het gebruik hiervan, omdat deze tentoonstelling te veel de rol van Italië als heersende mogendheid in de Middellandse Zee benadrukte en ook omdat het cijfer IV geen betekenis in een Griekse zin zou hebben.

Er werden 925 series overdrukt.

### In de oven ermee!

Ook hiervan is het grootste deel waarschijnlijk vernietigd en de rest aan de handel verkocht. Die liet vervolgens, om de zaak extra interessant te maken, aan de achterkant een afbeelding van een propellervliegtuig in een cirkel in zwart afdrukken. Dat dit door de handel is gedaan is wel zeker aangezien AEI nooit met dit soort vliegtuigen heeft

gevlozen. Een "Bari"-serie doet tegenwoordig zo'n 5 á 600 Euro.

Zeer zeldzaam zijn bij deze de dubbele opdrukken (2 en 5 Dr.) en de kopstaande opdruk bij de 2 Dr., waarbij de zwarte druk van het propellervliegtuig op de achterzijde ontbreekt. Die stammen uit een kleine hoeveelheid drukuitschot die ik op de veiling van Landini in Milaan op de kop had getikt en jaren geleden door een ander lid van de PvGr voor veel geld is doorverkocht aan het veilinghuis Karamitsos.



Op 10 oktober 1933 gaf AEI een nieuwe luchtpostserie van 7 zegels uit. Daarmee kwam een einde aan het gebruik van de eerste serie Griekse luchtpostzegels, die in elke Italiaanse luchtpostverzameling thuishoren.

Ik laat deze hele geschiedenis zien aan de hand van gevlogen propaganda kaarten van de openingsvlucht op 1 augustus 1926 van Brindisi naar Athene onder leiding van de topvlieger Maddalena. Ik kocht in 2022 op een kleine Italiaanse veiling ook nog eens een set originele zwart-wit persfoto's op groot formaat zodat we hier "live" kunnen meegenieten alsof de openingsplechtigheid gisteren heeft plaats gevonden. Ik zou zeggen: Kijk maar, want plaatjes zeggen nu eenmaal meer dan woorden!

### De eerste vlucht in beeld

U ziet hiernaast de door piloot Maddalena gesigeneerde speciale kaart van de eerste vlucht Brindisi-Athene van 1 augustus 1926 en hierna nog nooit eerder gepubliceerde foto's van persfotograaf Iseri in Brindisi, die de plechtigheid bijwoonde en het hoge gezelschap op de gevoelige plaat vastlegde.



De eerste vlucht Brindisi - Istanboel (op de meeste enveloppen uit die tijd staat nog Constantinopel, maar de Turken wilden absoluut van haar Griekse naam af) vond plaats op 9 augustus 1926. Pas in 1930 werd ook op de Italiaanse bezitting Rhodos (Rodi) gevlogen.

*De eerste vlucht van Brindisi naar Istanboel*



U ziet ook de eerste vlucht Rhodos-Syros van 4 april 1930. Een soort Transavia avant la lettre, toen het massatoerisme nog moest worden uitgevonden!



*De eerste vlucht van Rhodos naar Syros*

Hierna volgt een prachtige staatsfoto van het hele gezelschap hoogwaardigheidsbekleders die bij de doop van de luchtlijn aanwezig waren.



Van links naar rechts op de foto:

- On. Ugo Bono met zijn hoed in de hand
- S.E. Del Bono van het ministerie van luchtvaart
- Commandante Marra (prefect van Lecce)
- S.E. Conte Maselli - de langste man van het gezelschap met de grootste snor
- daar tussendoor probeert de canonico (kanunnik) Memmola, die het vliegtuig doopte, een beter plaatsje op de foto te bemachtigen, maar hij wordt weggedrukt door de imposante gestalte van
- generaal Bonzani, die ook een openingspeech zou houden.
- Naast hem met ronde luchtmacht pet Commandante Franco van de Aviazione di Brindisi
- en in burgerkloffie (dat hij nog zou wisselen voor het vliegenierspak) commandante Umberto Madalena;
- naast hem in het witte pak S.E. Ammiraglio Martola en tenslotte
- Gr. Off. Giamelli van de VVV in Brindisi.

De namen en titels heb ik overgenomen van een onderschrift bij een soortgelijke, maar iets andere foto in Il Giornale d'Italia in Puglia van 3 augustus 1926. Achter het Italiaanse gezelschap zijn zonder enige twijfel enkele vertegenwoordigers van de Griekse regering verscholen (zie ook de foto hieronder).





Het toestel, een Savoia Marchetti 55, wordt in gereedheid gebracht voor de vlucht naar Athene. De bemanning staat achteraan op de vleugels in het lichte luchtmacht uniform. De donkere krullenkop in het midden heeft onder toezicht van de carabinieri een matig gevulde postzak in zijn hand, die ook nog met het vliegtuig mee moet.



De plechtigheid bij de hangar in Brindisi. Het hoge gezelschap had zich verzameld op een hoger gelegen platform, zodat niemand spatten op zijn mooie kostuum zou krijgen. Er waren vlaggetjes, een band speelde muziek, de kanunnik zwaaide met de wijwaterkwast en vervolgens...trossen van het watervliegtuig los! Om 9 uur vertrok het vliegtuig I-Ames, terwijl op precies dezelfde tijd in Athene Ing. Giuseppe Perucatti met een S-55 toestel naar Istanboel vloog, terwijl in Istanbul, eveneens om 9 uur, een S-55 vertrok naar



Brindisi, gevlogen door de piloot Federico Berardi. De vliegtocht duurde 3 uur, terwijl de boot over hetzelfde traject in die tijd daar normaliter 36 uur over deed. Een aanzienlijke tijdwinst dus!  
Voorzover bekend is alleen post vervoerd op het traject Brindisi-Athene: 17 kilo post, ruim 1000 brieven en kaarten.